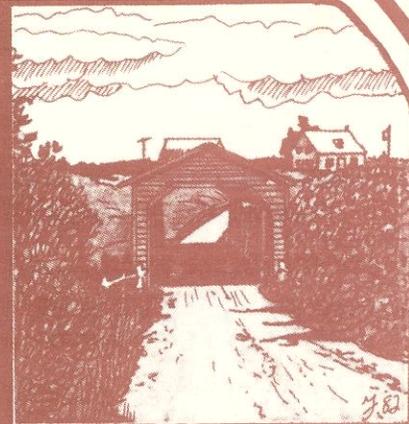


LE PONTÂGE

VOL V NUMERO 3

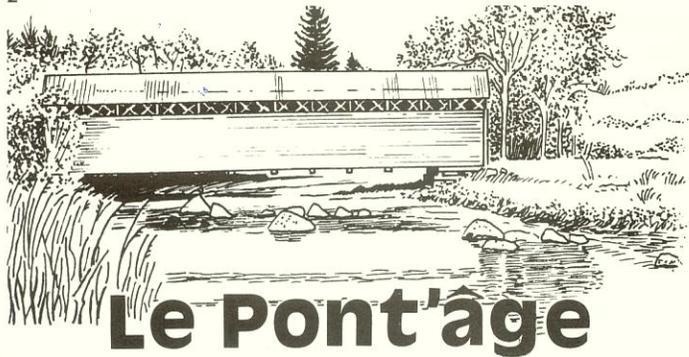
PRINTEMPS 1986



Pont Cousineau sur le ruisseau Brandy à Valcourt, vers 1920
(61-66-02) Photo: collection Mme Hélène Cousineau

**Société québécoise des
ponts couverts inc.**

C.P. 102, St-Eustache,
Québec. J7R 4K5



Le Pont'âge

Société québécoise des ponts couverts inc.

Président:.....Gérald Arboun(514)651-6443
 Vice-Président:.....André Goossens(514)679-7727
 Secrétaire-Trésorier:.....Suzanne Beauchamp(514)689-0265
 Agent U.S.:.....Joseph D. Conwill(617)543-5569
 Directeur:.....Pierre Duff(514)473-7832
 Directeur:.....Jean Bruneau(514)689-0265
 Editeur du Pont'âge:.....Gaétan Forest(819)986-6045

Le Pont'âge est publié par la S.q.p.c. quatre fois par année

La cotisation annuelle est de \$10.00 pour les individus, \$12.00 pour les couples et de \$15.00 pour les sociétés. La cotisation inclut un abonnement au Pont'âge, et se termine le 31 octobre de l'année.

Coût de la publicité dans le Pont'âge : \$5.00 par pouce par colonne.

Dépôt Légal: 2e trimestre 1986

Reproduction autorisée sur avis avec mention de la source

Imprimé sur les presses de la Maison Primevère,
 207 boul. L'Heureux, Mc Masterville. QC. J3G 5G2

D'un pont à l'autre

Rétrospective 1985

L'année 1985 aura été assez désastreuse du point de vue de la conservation des ponts couverts. Deux ponts démolis, deux autres incendiés et finalement un menacé de démolition. Les classements et les restaurations effectués au cours de cette même année ne compensent pas la perte des structures ci-dessous mentionnées:

Val-Senneville (61-01-27): démolit en février 1985
 Saint-Onésime (61-32-01): démolit en mars 1985
 Sainte-Ursule (61-41-01): démolit/incendié en août 1985
 Ayer's Cliff (61-69-04): incendié en novembre 1985
 Saint-Léon-le-Grand (61-43-08): menacé de démolition

Courrier

Une part importante du budget de la Société est consacrée à l'achat de timbres. C'est un aspect des coûts d'opérations qu'il nous est difficile de comprimer et de contrôler. Si vous souhaitez aider la SQPC, le fait d'inclure à votre correspondance une enveloppe timbrée et pré-adressée, en plus d'alléger le travail de la secrétaire, aidera à comprimer les dépenses de la Société.

Répertoire informatisé, version 4

Suite aux questionnaires que nous avons fait parvenir aux municipalités l'an dernier, les changements à apporter à la liste informatisée étaient suffisamment nombreux pour justifier une nouvelle version. La nouvelle édition est maintenant disponible à l'adresse de la SQPC au prix de \$3.50 + \$1.50 de frais de poste.

Prix pour les membres

Récemment le bureau de direction a eu à réévaluer le prix des divers articles disponibles au secrétariat de la Société. Les nouveaux tarifs affichés dans Pont'âge sont à l'intention des membres. Lorsque la Société est présente à différents événements (salons, conférences etc), ces prix sont majorés afin de couvrir les frais encourus pour la participation à de telles activités. C'est la première fois en près de cinq (5) ans que l'exécutif se voit forcé de prendre une telle décision. Le voeu unanime des directeurs a été de hausser le prix de ces articles plutôt que de devoir augmenter le coût de l'adhésion à la SQPC.

Nouveaux auteurs

Le volume 5 numéro 2 du Pont'âge nous a permis d'apprécier la prose de deux (2) nouveaux auteurs. L'apparition de textes écrits par les membres permet aux "vieux routiers" de la première heure de prendre un peu de recul. Félicitations Mireille et Daniel!

Banque de photos

Si vous souhaitez faire paraître une de vos photos dans Pont'âge, voici une façon de le faire. Faites parvenir vos photos au secrétariat de la SQPC de telle sorte que l'éditeur puisse sélectionner des photos pour illustrer les textes qui paraissent dans Pont'âge. Selon votre souhait, les photos seront retournées ou versées aux archives de la Société. Afin d'assurer une bonne qualité d'impression, voici le genre de photos que nous utilisons:

Format: 5X7

Noir & blanc

Papier mat autant que possible

Inscrire à l'endos de la photo votre nom ainsi que le moment où la photo a été prise. Mentionner l'endroit s'il s'agit de ponts autres que celui du Québec.

Les ponts de la Ferme-Rouge

En octobre 1985 la SQPC a présenté une demande de classement des ponts jumeaux de Ferme-Rouge (61-33-02/03). Le 9 janvier 1986 la commission des Biens culturels rendait sa décision dans ce dossier. La recommandation de la Commission est à l'effet de RECONNAITRE BIEN CULTUREL les derniers ponts jumeaux de la province. L'ensemble du site de la Ferme-Rouge jouira de cette reconnaissance et la MRC Antoine Labelle prévoit aménager les lieux.

Cartes de membres

Avec la livraison d'hiver 1986 du Pont'âge, la majorité des membres qui avaient renouvelé leur adhésion à la Société ont reçu leur carte de membre. Cette décision de délivrer les cartes de membre en même temps que le numéro d'hiver du journal a été prise "entre deux parutions" de telle sorte qu'il a été impossible de prévenir les membres de cette décision. Nous nous excusons des inconvénients qu'une telle décision a pu causer à certains d'entre vous. A l'avenir les cartes de membre seront expédiées avec le numéro d'hiver du journal Pont'âge.

Suite page 8

Des voisins

Eclos dans le sillage du chemin de fer, le hameau de Heppell avait une structure sociale relativement développée dès la fin du 19^e siècle. A cette époque la rivière Matapédia était franchie au moyen d'un bac. Construit en 1910, le pont couvert Heppell comblait un besoin.

Quelques kilomètres en amont, un autre établissement naissant réclamait la construction d'un pont. Ce lotissement était principalement colonisé par les familles Plante et Laforce. Un an après la construction du pont Heppell un second pont couvert sera jeté au-dessus de la Matapédia. Ces familles ont profondément marqué le développement de ce coin de pays et les ponts qu'ils ont contribué à construire ou faire construire jouent aujourd'hui un rôle de premier plan dans le réseau routier tracé de part et d'autre de la rivière Matapédia.

Les débats passionnés surgis au moment de la construction il y a plus de 75 ans alimentent toujours les discussions mais ils sont relégués au second plan par la possibilité que le cadet de ces ponts couverts disparaisse du paysage de Causapschal. Le sort de ces structures étant intimement lié depuis tant d'années, il va de soi que les problèmes de l'un ont des répercussions immédiates sur l'autre.

En janvier 1986, sur avis du ministère des Transports, la municipalité de Saint-Jacques-le-Majeur de Causapschal procède à la fermeture complète du pont Plante. Dès ce moment de profondes divisions apparaissent au sein du conseil municipal en ce qui a trait à la façon de solutionner le problème.



Pont Plante (61-43-03), Causapschal, Québec.
Photo: Gérald Arbour, mars 1984.

L'approche de la belle saison et la reprise des activités agricoles et touristiques amène la population à s'intéresser de près à ce dossier. Deux assemblées du Conseil ont été suivies attentivement par un grand nombre de citoyens. De ces réunions il ressort que:

- Le ministère des Transports prétend qu'il n'a pas de fonds à consacrer pour la réparation du pont Plante. A noter que le fonctionnaire provincial concerné par ce dossier est le même que celui qui est impliqué dans la fermeture du pont couvert de Saint-Léon-le-Grand.

- Une première évaluation du coût des réparations mentionne le montant de dix mille (10,000) dollars. La Municipalité possède une telle somme et des citoyens et des industriels directement concernés ont offert de contribuer financièrement à la réparation du pont.
- Le député provincial Henri Paradis a été très clair sur le sujet; il n'y aura pas d'autre pont de construit à cet endroit advenant la démolition de la structure existante.
- Finalement, une pétition présentée aux résidents d'une seule partie de la municipalité a été signée par plus de 65 personnes.

Ces faits militent en faveur de la réouverture du pont couvert Plante. Malheureusement cela s'avère insuffisant pour convaincre une partie des édiles municipaux de faire diligence dans ce dossier.

Face à l'impossibilité d'obtenir des réponses précises à leurs questions, un groupe de citoyens a commencé à chercher ailleurs ces réponses. Une réunion s'est tenue hors des murs de la Mairie et elle regroupait des représentants des principaux utilisateurs du pont. Des agriculteurs, un transporteur scolaire, des gens du milieu touristique et industriel se sont rencontrés afin de chercher ensemble une solution permettant de conserver ce pont et de faire en sorte qu'il fasse partie intégrante de l'héritage que les anciens de Causapschal souhaitent léguer à leurs descendants. La Société québécoise des ponts couverts a été invitée à titre d'organisme consultatif. Après avoir expliqué ce qui s'est



Pont Heppell (61-43-02), Causapschal, Québec.
Photo: Gérald Arbour, mars 1984.

fait ailleurs, le représentant de la SQPC a mentionné la possibilité de créer un comité qui verrait à exercer les pressions nécessaires afin de faire avancer ce dossier. D'autres réunions sont prévues afin d'étudier cette hypothèse et d'autres avenues possibles. Le recours aux tribunaux constitue une possibilité.

A Causapschal il ne saurait être question du pont Plante sans faire mention du pont Heppell et vice-versa. Les causes qui ont conduit à la fermeture du pont Plante sont maintenant déportées vers le

Suite page 8

Jean-Baptiste Cousineau, pionnier de Valcourt

Gérald Arbour

Le village de Valcourt est largement connu comme étant la patrie de Joseph-Armand Bombardier, l'inventeur de la moto-neige. Pour nous qui nous nous intéressons à l'histoire des ponts couverts, nous devons retenir le nom de Jean-Baptiste Cousineau et de ses descendants. Cette famille est établie dans le canton d'Ely depuis 1850.

En février 1860, M. Cousineau acquiert une partie du lot neuf(9), rang IV de Valcourt. Sur ce lot se trouvent déjà un moulin à scie et un moulin à farine mûs par la force hydraulique. Ces moulins seront maintenus en opération jusqu'en 1940. Vers 1950 ils seront démolis. Seul le barrage retient en vain une partie des eaux de la rivière Brandy.

Bien qu'aucun vestige de ce complexe industriel ne subsiste, un énorme saule à l'entrée du pont pourrait témoigner de l'activité fébrile qu'il y avait jadis à cet endroit.

Dans toute communauté naissante, la présence de moulins était vitale pour le développement de la région. Ces industries croissaient selon le besoin des villageois, et tout n'étant pas facile dès le début, la famille Cousineau logeait dans une dépendance du moulin. Dès que la situation le permit, une superbe résidence fut construite sur la rive droite de la rivière. Dès lors un pont devient nécessaire pour assurer de façon permanente la circulation entre les diverses bâtisses érigées un peu partout sur le terrain. L'entreprise de construction du pont fut confiée aux Copping, vendeurs de bois de Boscobel. En 1888 le pont de Valcourt aura une copie conforme érigée à Boscobel, par les Copping toujours et face à la demeure de ces derniers(61-66-01). La structure inhabituelle de ces deux ponts donne à penser que les concepteurs ont été largement inspirés par le style architectural suisse utilisé alors pour la construction de ponts couverts dans cette partie de l'Europe. L'exemple de Valcourt

est unique dans les annales des ponts couverts du Québec. C'est une bonne illustration, ainsi que d'autres ponts de l'Estrie, de la période que l'on pourrait identifier comme "pré-colonisation", alors que l'initiative dans le domaine de la voirie était en grande partie décidée localement.

De père en fils, les Cousineau ont oeuvré sur le lot 9. L'eau a continué de couler sous le pont. En 1960, M. Patrice Cousineau, alors qu'il traverse le pont avec un chargement de bois de chauffage en prévision de l'hiver à venir, est averti par des craquements plus que sonores que son pont nécessite des réparations. Le poids des années a fait son oeuvre. Des poutres de renforcement sont ajoutées sous le tablier.

Le vénérable saule pourrait nous raconter également que l'électrification de Valcourt a débuté sur les rives de la Brandy. Une génératrice installée dans un

des moulins fournissait l'électricité aux habitants du village, et ce, de la brunante jusqu'à onze heures le soir; un peu plus tard lorsqu'il y avait veillée au corps. Cette pratique eut cours jusqu'en 1940 alors que le "grand courant" fait son apparition dans tout le village.

En 1970, la maison ancestrale est déménagée pour faire place à une nouvelle résidence qui n'appartiendra pas aux Cousineau cette fois. A cette époque également la superbe patine grisâtre du lambris du pont disparaît pour la première fois sous une couche de peinture blanche. Une barrière ferme maintenant un des portiques. Les lieux sont désormais privés, toute activité y ayant cessé.

Imperturbable, notre saule continue d'enrouler paisiblement son écorce autour d'un des garde-fou. Il semble se dresser telle une sentinelle à la porte de la forteresse déserte.

Sources: Mme Hélène Cousineau
Valcourt et sa région, A.- R. Bombardier, 1976



Pont actuel, Valcourt (61-66-02). Photo: Gérald Arbour



*Les moulins Cousineau, Valcourt.
Photo: Collection Hélène Cousineau.*



*Pont Copping, à Boscobel (61-66-01); 1888 - 1957.
Photo: Collection Louis-Philippe Gravel.*

J'ai souvenance

En août 1937, un lundi soir, un violent orage s'abat sur la haute Gatineau et forme des tornades dévastatrices. La région de Gracefield est particulièrement touchée. Une bourrasque arrache la toiture du pont Pickanock (61-25-20) et la projète contre l'hôtel Pickanock dans un enchevêtrement inextricable de fils téléphoniques.

Au coeur de la Gatineau, Kathleen Mennie-de Varennes.

En 1888, la firme William Hood & Son entreprend la construction du pont couvert de la rivière au Saumon (61-57-02). Le coût des travaux s'évalue à \$1,138.00. En 1965, le pont est fermé à la circulation et un nouveau pont le remplace. A cette époque on parle de déménager le pont couvert à Windsor pour l'installer dans un parc au dessus de la rivière Watopeka. Heureusement cela ne fut pas fait et le magnifique pont enjambe toujours la rivière au Saumon à l'endroit initial.

The Tread of Pioneers, Annals of Richmond County and Vicinity, Richmond County Historical Society, 1966.

Le 30 juillet 1917, une pluie diluvienne transforme rivières et ruisseaux en torrents. A Saint-Pierre-de-Broughton, les dégats sont considérables. Les flots courroucés emportent le pont couvert du village, deux granges et quelques dépendances. Au 10^e rang, tous les ponts quittent leurs assises et les habitants voient leurs communications coupées.

Au village, un pont de bois remplace le pont couvert mais il ne dure pas longtemps. On devra réparer les piliers dès l'année suivante et finalement remplacer le pont en 1927. (61-44-12)

Album Souvenir (100) à l'occasion des Fêtes du Centenaire de Saint-Pierre de Broughton, 1956.

Un autre exemple d'angle impossible qui devient "possible". Tout ce qui traîne près des ponts couverts peut servir éventuellement à prendre une meilleure photo. Notre président s'enorgueillait d'une vue imprenable sur le pont Neet (14-61-18) quand un photographe qui veillait au grain a capté cette scène inédite. Dans ce cas-ci, s'agit-il d'une déformation professionnelle d'opérateur de machinerie lourde? A vous de juger.

Parke County, Indiana, avril 1985.



Investigations sur les bords de la rivière Saint-François

Gaétan Forest

Les Cantons de l'Est recèlent d'une foule de sites intéressants où il est possible d'interpréter l'histoire de ponts disparus depuis longtemps. Malheureusement, la construction de nouvelles structures métalliques a entraîné une modification irréversible d'un grand nombre de sites, rendant difficile, voire impossible, une étude archéologique même sommaire.

En juillet 1985, je me suis rendu à Bromptonville, dans les Cantons de l'Est, en compagnie de Joseph Conwill et Wayne Perry, le "spécialiste en artéfacts de ponts", afin de visiter l'emplacement d'un ancien pont ferroviaire du Grand Tronc. Wayne a déjà passé au peigne fin un grand nombre de sites au New-Hampshire et au Québec, particulièrement en Estrie, sur des lignes désaffectées de chemin de fer, ou encore en service. Dans la majorité des cas, il a pu déterminer avec assez d'exactitude le genre de structure qu'utilisaient les constructeurs de tels ponts. Lorsque les anciennes assises d'un pont sont utilisées pour soutenir de nouvelles structures, les traces laissées par les vieilles charpentes restent de nombreuses années. Ces vestiges peuvent nous renseigner sur les technologies utilisées à l'époque.

À Bromptonville, la ligne ferroviaire ayant été déplacée, le pont actuel du Canadien National a été construit à côté de l'ancien pont du Grand Tronc, laissant intacts les vestiges de celui-ci. Récemment, ses culées ont servi de base à un pont métallique suspendu, bâti pour l'usage exclusif d'un club de motoneige. Voilà un excellent belvédère pour observer de vieilles assises en maçonnerie qui ont tant à dire. À première vue, aucun mortier ne lie les pierres grossièrement taillées qui les composent. Sur la culée nord, on peut voir des niches creusées dans la pierre naturelle d'un rocher qui sert de support à l'ouvrage de maçonnerie. Ces niches recevaient l'extrémité des arches de bois. Les dimensions de ces cavités nous donnent une bonne idée de la taille et de la force des arches qui soutenaient le pont. À quelques mètres au dessus, d'autres cavités ont été aménagées afin de recevoir les



Assise nord du pont du Grand Tronc sur la rive droite de la rivière Saint-François, près de Bromptonville. Le pont ferroviaire en arrière-plan est actuellement utilisé par le Canadien National.

cordes inférieures de la structure du pont. Wayne affirme que ce pont ferroviaire était du type "deck", c'est-à-dire avec la charpente sous le tablier, plutôt qu'au dessus comme dans les ponts couverts classiques (voir schéma). Ce genre de pont était habituellement soutenu par des fermes de type Howe ou Burr. Des arches laminées venaient compléter une structure reconnue pour sa robustesse et ayant fait ses preuves dans les ponts ferroviaires. La portée du pont de Bromptonville était d'environ 50 mètres. Il enjambait la rivière Saint-François au dessus d'un étranglement de son courant, à 2 kilomètres en aval de Bromptonville, près de l'endroit où se trouve le moulin à papier de la Kruger.

Ce pont ferroviaire a été bâti en 1852 sous la supervision de Casimir Stanislaus Gzowski, originaire de St-Petersburg (Leningrad), en Russie. Ce constructeur hors pair avait acquis une expérience considérable lors d'un séjour prolongé aux États-Unis. Chez-nous, il prit une part active dans la construction de la ligne du St-Lawrence & Atlantic Railroad, pour le compte de la firme Black, Wood and Cie. Cette ligne de chemin

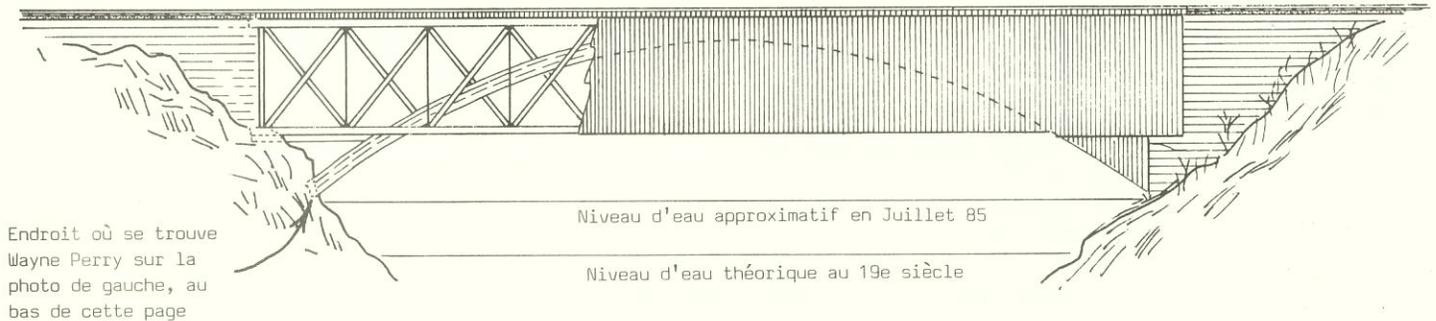
de fer, commencée en 1847 et terminée en 1853, reliait Montréal à Portland, au Maine, en passant par Stanhope-Norton Mills, à la frontière du Vermont. Elle sera achetée par le Grand Tronc quelques années plus tard. Le pont de bois aurait été remplacé en 1872-73 par un pont en fer. Les travaux effectués à cette époque sont également visibles sur l'ouvrage de maçonnerie. Le pont actuel du CNR est une structure du début du vingtième siècle (1900).

Enthousiasmé par ce genre de recherche, je me suis intéressé à l'histoire des chemins de fer, qui est intimement liée à celle des ponts couverts. Les recherches actuelles confirment qu'un grand nombre de ponts à sous-charpente, à superstructure, couverts ou non, utilisant des fermes de type Howe ou Burr, ont été bâtis par les compagnies de chemin de fer dans le Québec des années 1850 à 1870, dans les Maritimes et en Ontario.

Une connaissance générale de l'histoire des chemins de fer et des structures de bois utilisées à l'époque est un atout considérable pour comprendre et analyser un ensemble de données récoltées

PONT DU GRAND TRONC A BROMPTONVILLE

Bromptonville et Sherbrooke



Endroit où se trouve Wayne Perry sur la photo de gauche, au bas de cette page

sur les sites d'anciens ponts. La topographie des lieux, la largeur des plans d'eau, le niveau des hautes et basses eaux, etc., sont des données que le constructeur devait analyser avant de dessiner son plan de pont. Sans faire les mêmes relevés avec précision, il faut se placer un peu dans la peau de l'architecte et se poser ce genre de question: "En fonction des données disponibles, comment est-ce que je ferais un pont?" Un type de structure donné demande des culées et des piliers particuliers. Il suffit de vérifier les traces visibles sur le terrain pour confirmer ou infirmer ses hypothèses.

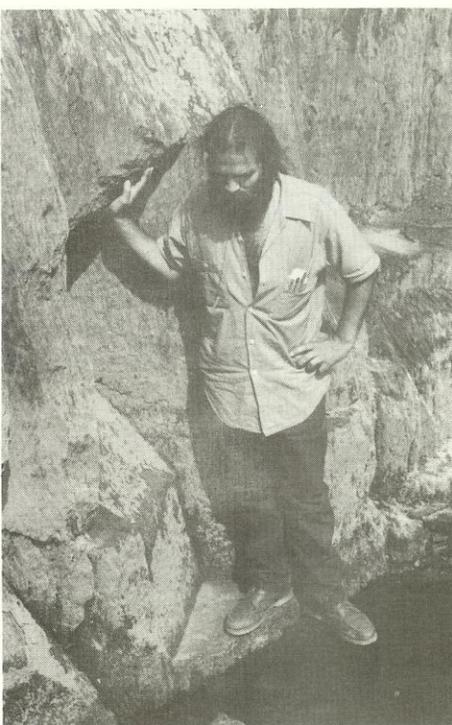
Ainsi, la diversité des topographies rencontrées sur cette ligne de chemin de fer a imposé l'usage d'une grande variété de charpentes. Par exemple, à Sherbrooke et à Windsor, on a construit des ponts à superstructure couverte sur les rivières Magog et Watopeka, respectivement (61-67-05 et 57-05). Les types de ferme de ces ponts sont inconnus mais celui de Sherbrooke pourrait être un Howe + arche. Entre Windsor et Richmond, sur la rivière Steele, on a utilisé une superstructure Howe. Ce pont n'était pas couvert. Les trois ponts au sud de Sherbrooke, sur cette même ligne, auraient été des ponts à superstructure:

à Lennoxville, sur la Massawipi, sur la Moe; à Waterville, sur la Coaticook. Cependant, rien n'indique que ces ponts étaient couverts.

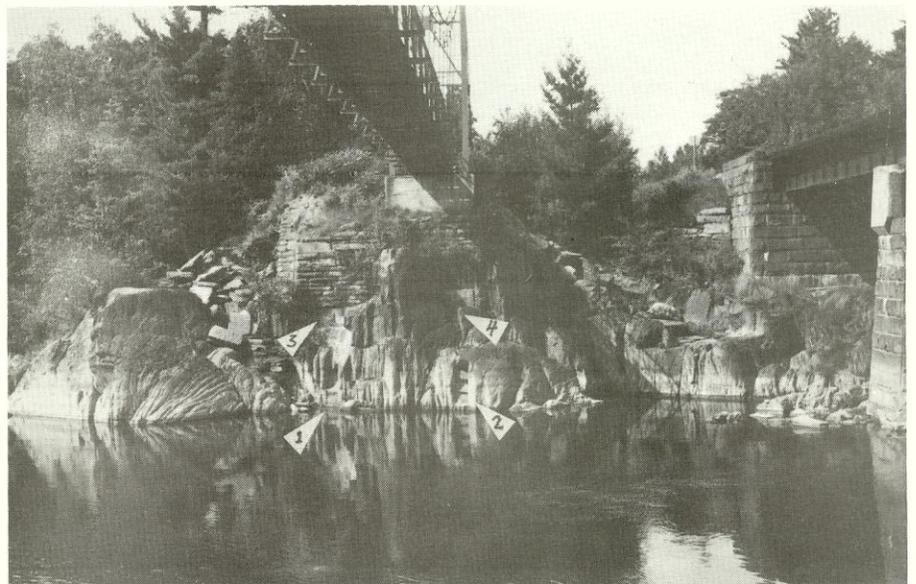
Les culées et les piliers en maçonnerie sont les éléments les plus permanents d'un pont. Parce que quasi indestructibles, ces ouvrages massifs ont su résister aux pires débâcles. Elles sont les ruines que les "archéologues de ponts" recherchent. Sur leurs pierres aux angles adoucis par le temps, sont gravés des messages qui attendent d'être déchiffrés.

SOURCES: *The Tread of Pioneers, Annals of Richmond County and Vicinity* Vol 2, Richmond County Historical Society, Richmond, Qc, 1968

Notes de Wayne Perry



Wayne Perry se tenant dans une des cavités creusées dans le roc qui tenaient lieu de cales pour les arches du pont.



Vue de la culée nord (rive droite) à partir de la rive opposée. On peut voir au niveau de l'eau les cales des arches (1 et 2) et celles des cordes inférieures de la structure (3 et 4).

Première page vol. V no. 2

En première page du précédent numéro de Pont-âge, la double photo aurait dû être identifiée de façon suivante: photo du haut, Powers Court (61-27-01). Photo du bas: Fort Coulonge (61-53-01).

Val-des-Bois

La vague de classement ou de reconnaissance* se poursuit. Il est maintenant officiel que le pont Bowman (61-52-06) sera reconnu bien culturel au cours de l'année 1986. Réparé en 1985, ce pont est le troisième plus long pont couvert de la province.

* Une différence importante existe entre les notions de classement et de reconnaissance des biens culturels. Le classement signifie que le propriétaire d'un tel bien ne peut modifier le dit bien sans l'autorisation du ministère des Affaires culturelles. Par contre, un bien reconnu peut-être modifié sur simple avis au même ministère. Nous ignorons actuellement le statut dévolu à chacun des ponts actuellement retenus par le MAC. Un numéro subséquent du Pont'âge vous fournira de plus amples informations.

Pont Meilleur Val-Barrette

M. Jocelyn Painchaud, responsable de l'entretien des ponts au ministère des Transports région de Mont-Laurier, nous a confirmé que le pont Meilleur (61-33-06) endommagé le printemps dernier ne sera pas démolé mais déplacé et intégré à la halte routière déjà existante. Cette opération devrait avoir lieu en avril 1986.

Note: La date de tombée pour le numéro du Pont'âge été 1986 est le 31 mai.

Nouveaux membres

Madeleine Beauchamp	Montréal	Qué.
Ronald Joyce	Fredericton	N.B.
Conseil de la culture		
Côte-Nord	Baie-Comeau	Qué.
Daniel Bastien	Blainville	Qué.
Yves Beauregard	Mont-Laurier	Qué.
Marielle Laforce	Sherbrooke	Qué.
(Conseil de la culture de l'Estrie)		
Jacynthe Fournier	Montréal	Qué.
Ministère des Affaires		
culturelles	Québec	Qué.
Jean-Paul Bruneau	Laval	Qué.
Hélène Gauthier	Montréal	Qué.
Régis Corbin	Montréal	Qué.
Charles-Eugène Blanchet	St-Rédempteur	Qué.
Mireille Goossens	Longueuil	Qué.
Yvon G. Ménard	Coteau Landing	Qué.
Doreen Brugdon	Auteuil, Laval	Qué.
Serge St-Louis	Trois-Rivières	Qué.
Thérèse Bourinval	McMasterville	Qué.
Gabriel Benoit	Montréal	Qué.
William Jeffrey	Chesilhurst, N.J	U.S.A.
Robert Peterson	Mont-Laurier	Qué.
William Helsel	Athens, N.Y	U.S.A.
Aimé Quintal	Charlemagne	Qué.
Fernand Mainville	Longueuil	Qué.

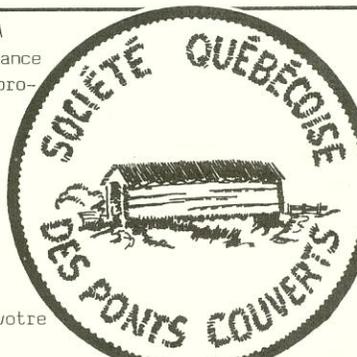
pont Heppell et ce n'est plus qu'une question de mois avant que ne se manifestent de sérieux problèmes à cet endroit. S'il faut en croire la détermination des partisans de la réouverture du pont Plante, il se prépare une débâcle inhabituelle le long des berges escarpées de la Matapédia, à la hauteur de Causapsal.

En terminant nous voudrions remercier les gens de Causapsal pour leur accueil et leur souhaiter de réussir dans leur entreprise de réouverture du pont couvert Plante. Une telle réussite serait un gain pour l'ensemble des personnes impliquées dans la sauvegarde du patrimoine québécois. De son côté la SQPC mettra tout en oeuvre pour appuyer les initiatives locales visant à mettre en valeur les ponts couverts Heppell et Plante.

Dans une récente livraison de Pont'âge (automne 85) nous avons fait mention que notre organisme ne comptait aucun membre dans le Bas du Fleuve. Cette situation est maintenant corrigée avec la présence d'un noyau de membres à Causapsal.

SQPC mars 1986

L'EMBLEME OFFICIEL DE LA SQPC, un signe de reconnaissance pour tous les membres. A l'approche du cinquième anniversaire de la Société, nous sommes heureux de vous proposer cet écusson deux (2) couleurs sur fond blanc. Disponible au secrétariat au coût de \$2.50 + 0.50 de frais de poste. Une bonne façon d'assurer le financement des activités de votre Société.



A VENDRE

- Liste informatisée de tous les ponts couverts recensés au Québec. Contient 785 ponts, existants ou disparus. Coût: \$3.50+\$1.50 poste.
 - Guide mondial des ponts couverts. Edité par la NSPCB, des USA. Contient tous les ponts couverts encore existants dans le monde entier. Couvre les Etats-Unis, le Canada, l'Europe, l'Asie... Essentiel pour vos voyages. Ecrit en anglais, mais très facile d'utilisation avec son format tableau. Coût: \$6.50 canadiens + \$2.50 poste (aux membres).
 - Cartes pour correspondance. Format 4"x5", une photo sur le dessus, trois pages blanches pour votre correspondance. Quatre photos différentes de ponts québécois par paquet. Coût: \$3.00 pour 6 ou \$5.00 pour 12.
 - Anciens numéros de Pont'âge. Coût: \$2.00. (le Vol 1 et 2 est maintenant épuisé)
 - Cassette Beta ou VHS du diaporama "Un toit sur la rivière": \$15.00 + frais de poste.
 - Cartes postales. 4 pour \$1.00. 2 ponts québécois différents.
- Tous ces articles sont disponibles au secrétariat de la S.q.p.c., casier postal 102, Saint-Eustache, Québec. J7R 4K5
- Tous les profits générés par ces ventes restent à la Société et aident ainsi la cause de nos ponts couverts.
- Note: la majoration du prix de certains articles est imputable à la hausse des tarifs postaux, au coût du papier, etc.